Aerodromo di Montichiari (Brescia)

IL PRIMO VOLO
DI
GABRIELE D’ANNUNZIO

con il pilota americano Glenn Curtiss
oppure
con il Tenente di Marina Mario Calderara ?

La cronaca puntuale e dettagliata del corrispondente speciale Francescoviz svela, nel finale, il mistero.

L’ANTEFATTO

(Per telegrafo e per telefono dal nostro inviato speciale)

Brescia, 11 Settembre 1909 ore 22

[. . .] **D'Annunzio vuol volare**

D'Annunzio venne all'Areodromo prestissimo e per poter circolare senza difficoltà pei recinti proibiti e per poter penetrare, indisturbato, in tutti gli «hangars», si fece dare una fascia bianca di commissario e la portò fieramente per tutta la giornata al braccio, esibendola con voluttà, ai guardiani. Puccini venne più tardi, col figlio; fece colazione con noi giornalisti; poi andò a contemplare i voli dall'alto di una tribuna elevata, e nessuno lo vide più. D'Annunzio, invece, fu in moto perpetuo sotto gli occhi di tutti, per l'intera giornata. La sua gran febbre, il suo violento desiderio ora è il volare; e va da «hangar» ad »hangar», chiedendo un posticino in areoplano; ma i posticini in areoplano, oggi almeno, sono difficili da conquistare, anche a Gabriele D'Annunzio. Calderara, infatti, lo prega di aspettare, finche egli abbia provato il nuovo motore «Rebus», collocato sul vecchio biplano. Curtiss gli mostra, col suo gesto secco, la sua macchina, dove non c'è spazio che per lui. Blériot ha degli impegni precedenti con Léblanc, con Coppi, con una serqua senza fine. Solo Rougier gli promette di sollevarlo per aria fra terra e nubi, se il tempo si mantiene calmo e il motore funziona a dovere. Così D'Annunzio resta a terra, a sperare nella serenità del tempo e nella solidità del motore.
[. . .] Ed ecco Rougier che vista la magnificenza del meriggio e la assenza assoluta del vento, prova se anche il motore è in regola e gli permette di assumersi la responsabilità di sollevare per le vie dell'aria la gestazione di «forse che si, forse che no»; parte dopo un attentissimo esame della macchina alle 3.30 e fa il solito giro di prova. A noi, che stiamo a terra e a D'Annunzio sopratutto, il volo pare una meraviglia di stabilità, di sicurezza, di forza. Rougier è partito infatti fermamente come egli solo sà fare; s'è levato subito a grande altezza e a grande altezza ha compiuto il giro dei casali, pigliando terra davanti a noi con leggerezza, quasi senza scosse. Andiamo tutti in corpo incontro all'aviatore nella ardente speranza di vedere Gabriele *metter l’ale*, ma Rougier ci narra, un mucchio di guai; il motore non è a punto e non gli dava la forza neppure per alzarsi da solo; voleva sollevarsi, lasciarsi ricadere per aumentare la velocità del motore, ma la manovra non gli riuscì. Per ora bisogna aver pazienza ed aspettare, e D'Annunzio, un po' nervoso, ci dice che se non vola con Rougier, stasera, volerà con Calderara domattina, e va ad iniziare una sottile disquisizione sui colori delle cravatte con una bionda cugina di Curtiss, che sta sorseggiando della soda-seltz azzurra davanti all'hangar dell'americano. [. . .]

Una splendida giornata a Montichiari
Voli di Curtiss, Rougier, Blériot e Calderara
Gabriele d'Annunzio vola

(Per telegrafo e per telefono dal nostro inviato speciale)

Brescia, 12 Settembre 1909, ore 21

Un incidente a Calderara.

La notizia che Calderara ha avuto un nuovo incidente stamane, verso le ore 7, mentre provava per la prima volta il suo vecchio Wright con il motore «*Rebus*», mi è data da un commissario nell'automobile che ci trasporta all'aerodromo e mi costerna. Calderara resta l'ultima speranza del nostro paese in questa settimana di aviazione, in cui gli stranieri hanno conquistato tutti gli allori. Appena giunto, faccio immediatamente la mia inchiesta. Calderara si chiude in un silenzio assoluto: il commissariò che mi ha dato la tristo notizia se la rimangia e mi garantisce che Calderara ha fatto un magnifico volo a due con Savoia. Egli non vuole demoralizzare l'ambiente: è il suo mestiere. Proseguo l'inchiesta tra i guardiani e gli operai di Curtiss e di Cobianchi. Tutti confermano che, verso le ore 7, Calderara, partito col Savoia, ha fatto un breve salto di duecento metri ed è piombato pesantemente al suolo. L'aeroplano ha avuto certamente qualche danno, ma è stato immediatamente ritirato dentro l'hangar e nascosto dietro il velario. Se il danno sia grave, nessuno può dirmelo.

Vedremo più tardi se in giornata Calderara potrà uscire di nuovo col suo biplano. Ora tutti gli auguriamo che si tratti di una inezia, e, per ingannare il tempo, rifacciamo ì giro degli hangar s.

Poiché il *Voisin* di Anzani è ancora a pezzi, il Moncher sempre latitante, il Cobianchi privo dell'elica, andiamo a fare una visita all'ultimo italiano, a Cagno, nella speranza di sentire da lui qualche buona nuova. Gli domandiamo come va il suo biplano: ed egli trasecola a quella straordinaria domanda, come se gli avessimo domandato la cosa che lo riguardi di meno, la data del prossimo eclissi di luna. E non. trova neppure una parola di risposta. Constatiamo così che a Montichiari gli aviatori che volano di meno sono quelli meno disposti a sciupare il loro prezioso fiato: Blériot, Curtiss e Rougier sono di una amabilità estrema: è evidente che Cagno è ai rudimenti dell'aviazione.

Conversando con Rougier.

La giornata è divina: il cielo è sereno di una serenità pallida, quasi liquida. Il sole è caldo; appena una brezza lieve ridesta le bandiere sulle cime delle antenne. Il pubblico continua ad affluire a grandi ondate fra i nembi di polvere delle automobili e si spande nei vasti recinti conversando gioiosamente, felice della certezza che oggi si volerà meglio di ieri, perchè il movimentò ormai è dato e la giornata è perfetta.

Entra D'Annunzio, sempre in cerca dell'areoplano che lo levi a volo, e poco dopo Puccini con una splendidissima signora. Avvicino Rougier: è raggiante del grande volo di Ieri: sorride in una felicità infantile, mostrando i denti scintillanti. Mi dice che vuol correre il gran premio di Brescia. Non vincerà la magnifica *performance* di Curtiss; lo ha già detto lui che il biplano di Curtiss è il corsiero dell'aria, mentre il suo tozzo *Voisin* è la pesante *limousine* da viaggio. Resta sempre il secondo posto al gran premio che deve guadagnare diecimila lire. *Le jeu vaut bien la chandelle*. E non basta. E Rougier senza iattanza colla sua semplicità di buon ragazzo mi dice che se

il motore va bene e l'aria si mantiene cosi calma, tenterà in uno di quei suoi formidabili voli d'altezza di battere il *record* di Latham, che è, si ricordi, di 155 metri.

"Il cigno di Lohengrin„

E' dunque un'altra giornata di grande emozione, che si prepara. Davanti agli «hangars» c'è un movimento inconsueto: sono arrivati due nuovi ospiti, uno atteso, l'altro no. L'atteso è l'aerocurvo di Leonino da Zara, giunto ieri sera da Torino. E' stato messo nell' «hangar » di Moncher, rimasto desolantemente vuoto, fino ad oggi, ed è stato montato con grande rapidità, durante la notte. Ricorda un po' il monoplano di Blériot. Solo le due ali sono ricurve, e fanno pensare a due grandi palpebre sollevate. Ma ecco che nella mattinata, il Moncher, nientemeno che il leggendario Moncher, il mito dell'Areodromo, il misterioso cigno di Lohengrin, arriva dal suo remoto Monsalvato, a scacciare l'intruso.

Arriva, squartato a pezzi, in un rosso «camion» della «Fiat», che reca lo stemma austriaco. E' noto che Moncher è trentino! I pezzi di quest'ultimo areoplano venuto, sono un po' malandati: le tele delle ali sono sfondate e lacerate in più di un punto. Questo è il cigno: Lohengrin manca ancora. Del barbuto Moncher, che abbiamo conosciuto attraverso le fotografie, . pubblicate nella «Guida Ufficiale», nulla è apparso ancora.

Alle 11, il «Wright», di Calderara, è tratto fuori dal mistero dell' »hangar», ed avviato, sulle sue ruote movibili, al pilone di slancio. Benissimo. Ciò vuol dire che le notizie pessimiste, di stamane erano esagerate. I guasti, se guasti ci furono, sono già riparati. Ma non è ancora arrivata l'ora del primo, desideratissimo volo di Calderara. Il biplano non è neppure messo sulla rotaia di slancio. Se ne prova il motore. Non deve andare bene, perchè i soldati voltano la macchina e la riconducono all'»hangar».

D'Annunzio fa bene a cercare altrove il suo posticino d'areoplano. Pare che sia Curtiss, che finirà per riceverlo a bordo. L'americano è invisibile, ma noto che i suoi meccanici aggiungono a sinistra del sediletto dell'aviatore, ed un po' più in basso, un'assicella, e tendono dietro ad essa un filo metallico. Non deve essere comodo il sedile, su cui Gabriele D'Annunzio farà il suo primo viaggio aereo.

Un volo inaspettato

Alle ore 2,15 succede una cosa straordinaria: Rougier parte sul suo biplano dopo un grande rifornimento di benzina. A quest’ora, per una settimana, a Montichiari nessuno ha volato mai. Ci si diceva che il gran caldo accendeva i motori e li deteriorava: era una fiaba evidentemente.

Rougier è partito per il Gran Premio di Brescia. E' un volo delizioso. Il gran scatolone, sollevato alle altezze vertiginose che Rougier ama, si snellisce, si la leggiadro, si riduce a linee tenui, diafane, che sono dolci alla pupilla più della lineatura metallica del Curtiss. Rougier naviga nella concavità avvampata del cielo con una immobilità assoluta; si vedono attraverso i vuoti delle celle tre frammenti del cielo che è al di là della macchina e il volo è cosi fermo ed uguale, che, per alcuni secondi quei quadrati di nubi e d’azzurro non mutano.

Ora abbiamo modo di fissare bene le differenze delle macchine di Curtiss: è una perfezione tecnica insuperabile, di una semplicità di mezzi irreducibile. Il *Voisin* di Rougier è invece uno schizzo grossolano, abbozzo affrettato e sovrabbondante della volatrice ideale e compiuta. Il Curtiss è un problema algebrico già risolto in movimento per l'aria. Il *Voisin* è un tentativo empirico, che, è riuscito felicemente, ma che pare riuscito per caso. Curtiss al suo volante è come un matematico alla sua lavagna, come un chimico presso le sue storte imperturbabile: vicino ai suoi fili e ai suoi congegni, come il matematico, è sicuro delle sue relaziona. Rouger invece par che adatti il suo macchinone voluminoso di secondo in secondo alle mutabili necessità del volo con un prodigio incessante di intuizione e di abilità, che gli e

imperiosamente imposto dalla rudimentalità dell'apparecchio. Curtiss, al volante del suo biplano, resta americano e uomo d'affari: non fa il più leggero sforzo non necessario, non lascia battere alla sua elica un giro che non sia indispensabile; piglia i piloni in una svolta strettissima, che quasi li lambe e all'ultimo metro del percorso stabilito per la gara, che vuol vincere, e non un metro più in là abbassa l'apparecchio e atterra. Rouger è invece il francese, il latino, che sente la passione e non il calcol: ardito, generoso, prodigo di sé e delle sue forze come un cavaliere errante. Nel grande volo d'altezza di ieri l'altro in un attimo fu ai centro metri.

Egli, a quella altezza terribile stette per un quarto d'ora, e fece un giro completo della sterminata pista aerea.

E seguiamolo oggi, in questo suo grande volo. E' la stessa prodigalità: egli fila alto, da sessanta a settanta metri, sulla brughiera, svolta i piloni, con giri larghissimi, che devono tenerlo di un centinaio di metri al di là del necessario; i piloni effettivi sono tre. Fate voi il conto per quanto spazio inerte, non computato nel suo percorso, che quindi gli ha abbassata la velocità ufficiale, egli ha volato. La sua velocità, come tutti aspettavano, è più bassa, di quella di Curtiss: il primo giro gli prende 13'5"; il secondo altrettanto: ma poi scende, per riprovvedersi, come il Regolamento gli consente, ma però, a spese sue: il secondo giro gli prende 19' 42"; dopo sei minuti di sosta, Rougior risale nell'aria, altissimo: fa il terzo giro in 12'2" 2/5; il quarto in 12'25" 3/5; il quinto in 12'25" 3/5; i cinquanta chilometri sono compiuti: qui Curtiss si fermerebbe. Rougier, invece, continua. Perchè? Cosi; perchè deve essere inebbriante quel pellegrinaggio veloce nel vento, nel cielo, entro lo strepito del motore, fra la terra, bionda di sole, e il cielo sereno. tutti restano sbalorditi. Il semaforo non sa non sa che segni mandare. I suoi operai, dal prato, gli hanno fatto dei larghi gesti disperati, con le braccia, coi fazzoletti, con una bandiera bianca, per dirgli che i 50 Km. erano compiuti, che egli poteva, doveva fermarsi: egli passò oltre; l'ombra della sua macchina corse via, con lui, sul prato; un uccello, che si trovò nel solco del suo volo, gli fuggi davanti, sbattendo le ali, come in una agonia. Fece così il sesto giro in 12' 30"; con la sua solita sosta larga; svolta il quarto pilone ed atterra, fra un delirio di applausi. Fu il volo più lungo e più sostenuto, che fin qui si sia avuto, a Montichiari: i 60 Km. furono percorsi in ore 1 22' 12" 3/59, tempo del rifornimento incluso.

Arriva la principessa Laetitia.

Mentre Rougier sta compiendo il suo ultimo giro, arriva la principessa Laetitia. Non c'è musica sul circuito; non squilla la Marcia Reale; ma la notizia si propaga in un baleno egualmente, e per qualche minuto l'attenzione del pubblico è distratta dal mirabile viaggio di Rougier, e converge tutta sulla Principessa. L'augusta signora è accompagnata dal senatore Rettoni, dal conte Valotti e dal conte Fossati; ella contempla per qualche istante il volo di Rougier, lo ammira, ma lo giudica non sufficientemente veloce. Poi fa un giro per gli *hangars*, facendosi presentare gli aviatori, ed osservando con attenzione le macchine specialmente ì *Wright* di Calderara, il biplano di Curtiss, le libellule di Blériot. Blériot che è cavalleresco, non vuole che la principessa ammiri le sue macchine soltanto nell'immobilità; sale dentro la scatoletta di una delle piccoline, e la lancia al volo. E' un volo alto. leggero e senza oscillazioni, che si prolunga per tre giri, e manda in delirio il pubblico. Raramente Blériot ha volato con più tranquilla sicurezza e più squisita grazia.

L'uscita del *Wright* dall'*hangar* di Calderara solleva un lungo mormorio di attesa simpatica e di ansietà. E' unanime l'augurio che il campione italiano possa flnalmente trionfare della sua mala sorte, e l'augurio riesce E' un volo breve mal certo, in cui la macchina è corsa da enormi sussulti da un'estremità all'altra; ma infine è un volo e la macchina sta sospesa in aria. Non è troppo alta sul suolo, ma non cade, gira intorno alle case e ritorna su per giù al punto donde è partito, senza fracassarsi i pattini. E' il primo successo di Calderara in questi cinque giorni di prove internazionali: un'inezia

in confronto dei grandi voli di Curtiss, di Blériot e di Rougier, ma infine il pubblico lo applaude calorosamente, perché significa la resurrezione del solo aviatore italiano.

Il secondom volo di Calderara è migliore, più stabile, più sicuro, specialmente nei *virages*, sebbene l'aviatore non osi ancora sollevarsi dal suolo. Il progresso è evidente; il pubblico, che vuol bene a Calderara, se ne compiace ed applaude lungamente.

"D'Annunzio volerà?,,

Mentre Blériot risale a zonzo per il cielo dorato, D'Annunzio appare sul campo di slancio. E' venuto a esigere il volo che gli han promesso. Blériot è in aria; Curtiss e Rougier sono sotto le loro tende; D'Annunzio non ha altro svago che andare a visitare l'aerocurvo Miller, di Leonetto Da Zara, che è stato collocato vicino a Blériot in fondo al campo di slancio. La forma del nuovo aeroplano gli piace immensamente; dice che questa macchina, che ha una viva rassomiglianza con un gabbiano dalle ali ricurve, è la più bella che egli abbia visto mai; Leonetto Da Zara e l'ingegnere Miller sono raggianti di questa consacrazione estetica del loro aeroplano. La venuta di D'Annunzio attrae sul campo una quantità enorme di gente. L'ingresso è vietatissimo; i cerberi sono spietati e non lasciano entrare che i commissari. Ebbene, il vasto campo si riempie di commissari veri o improvvisati ; tutti danno la caccia ad una fascia bianca, gialla o rossa, da commissari o da macchinista., purché introduca al piacere di assistere da vicino alla prima assunzione in cielo di Gabriele D'Annunzio. Il mio amico Borgese che deplora il morboso affascinarsi dell'Italia ai minimi gesti dell'imaginifico, sarebbe stato profondamente contristato dallo spettacolo che offrì oggi, fra le ore sei e le sette, l'aerodromo di Montichiari.

La principessa Laetitia era stata dimenticata nella sua tribuna, fra il suo circolo; dei voli di Blériot, più nessuno si occupava; unico pensiero, preoccupazione generale, enigma dominante: -D'Annunzio volerà? - Chi lo porterà? Andrà lontano? Che figura farà? Che ne dirà dopo. Bisogna dire che D'Annunzio sopportava con un «a plomb» raro la terribile pressione di tanta morbosa curiosità; egli non ne sembrava il centro, ma un raggio: era curioso anche lui, perchè non aveva capito bene con chi sarebbe andato. Curtiss gli aveva preparato il seggioletto, ma la promessa certa non glie l'aveva data, l'ora non glie l'aveva fissata; egli teneva già fra le dita affusolate il berretto grigio, calzante il capo, come un casco di cuoio, e ricoprente le orecchie, con due alette bucate, e veniva dall'uno all'altro di noi, a narrarci le sue pene, a dirci che se Curtiss non poteva portarlo, lo lasciasse libero, che egli si sarebbe rivolto a Calderara. Tutto ciò diceva con tono dolce di sommessione, di sincerità infantile che infine ci vinceva, e ci faceva desiderare anche a noi che la mano di Dio lo traesse presto da tanta angustia.

Di Curtiss non bisogna fidarsi : l'americano esce, ma non prende con sè Gabriele. Gli han detto che c'è un secondo premio di 2000 lire da vincere nella gara d'altezza, ed egli viene a vincere le 2000 lire. Curtiss sale altissimo, e D'Annunzio resta e terra: è un volo indimenticabile. L'erta dell'aria è presa con una foga inaudita; in venti secondi Curtiss è a ottanta metri, e fa, a quest'altezza, un gran cerchio nell'aria. Non c'è dubbio: un breve volo d'altezza è più emozionante d'un lungo volo di distanza; quelle quattro stecche di legno che viaggiano pel cielo sotto il pugno d'un uomo all'altezza dove abbiamo sollevato appena i culmini delle nostre cattedrali, sono un prodigio. Curtiss sente che non può battere la bella *performance* di Rougier, e, secondo i suoi principii, non perde tempo, abbassa la testa del biplano e discende: in due giri si posa con la sua dolcezza invariabile sull'erba del prato.

Le 2000 lire sono sue.

Il primo volo di Curtiss ora dovrebbe essere per Gabriele; invece non lo è. Gli organizzatori gli hanno offerto 300 franchi per un giro completo di pista, e Curtiss ha accettato: *business is business*. D'Annunzio ha già calzato il suo berretto grigio ed ha

comperato il mongolo; quel costume ha un risultato indescrivibile: il poeta sembrerebbe mascherato per una cena gioconda, se l'aspettazione del volo imminente non gli mettesse fra ciglio e ciglio una ruga di serietà e non gli abolisse dalle labbra la facoltà del riso.

Per fortuna salva la situazione la barbetta aguzza che emerge dalla gorziera e dà al volto pallido del poeta una lontana rassomiglianza con Mefistofele prima del viaggio con Fausto alla notte di Valpurga. Mentre aspettiamo che Curtiss ritorni, vediamo con gioia Calderara fuggire nella rotaia nel suo blplano con un passeggero (ha con sé il tenente Savoia). Il semaforo annunzia che tenta il premio «Trasporto passeggeri». E’ un viaggio lungo di dieci chilometri. Calderara lo compie tutto brillantemente; di minuto in minuto il suo volo si rinfranca, si fa più sicuro; le girate sono prese con ardita bravura, l’altezza del volo è accresciuta sensibilmente; i sei giri regolamentari sarebbero percorsi; ma Calderara continua ancora e fa due giri finali, prendendo terra un po' bruscamente nel campo arato. Il Premio Passeggeri è suo.

Una grande acclamazione gli dice la soddisfazione dei pubblico.

"Gabriele assunto al Cielo„

Finalmente l’ora gaudiosa dl Gabriele è suonata. Curtiss è pronto a pigliarlo a bordo. L’aviatore sale prima al volante e aspetta che l'ospite monti alla sua sediola, scrutando con gli occhi aguzzi l’estremo limite dell’orizzonte e manovrando il timone di profondità, com’è solito a fare prima di lanciarsi a volo. D’Annunzio si preme bene il berretto grigio sul capo e s’alloga il meglio che può: la posizione non è delle più comode. I meccanici hanno messo una canna di bambù per sostegno dei piedi, l’hanno misurata alle loro gambe di colossi, e quindi non serve a quelle più ridotte di D’Annunzio; poi la superficie dell’assicella risulta esigua alla prova pratica e il tubo metallico che dovrebbe fare da schienale è troppo sottile. Ma D'Annunzio si adatta, purché si voli. Icaro non godeva di maggiori conforti! Una mezza dozzina di fotografi e due cinematografi hanno registrato l'avvenimento. Curtiss domanda al suo viandante se è pronto.

D'Annunzio con voce che non trema risponde di sì; ma l'ultima sua preoccupazione è l'estetica; si volge a noi e ci domanda: «Faccio bella figura?». E' un coro pronto di affermazioni. Gridai anch'io di sì ; ma non fui sincero. Curtiss mette in funzione il motore; poi abbassa le mani col suo gesto tagliente che vuol dire: «Lasciate andare!». D'Annunzio si stringe con le due mani alle due aste verticali, fra cui sta appollaiato. Il biplano si mette in fuga per la brughiera, dura in corsa sulle ruote molto di più che di solito gli sia necessario; ma poi si solleva: è un balzo, non un volo, un gran salto di. trecento metri; la macchina non dispone di forza sufficiente per ergersi nell'aria; Curtiss per non lasciarla cadere nei palchi, s'abbassa subito al di qua del traguardo.

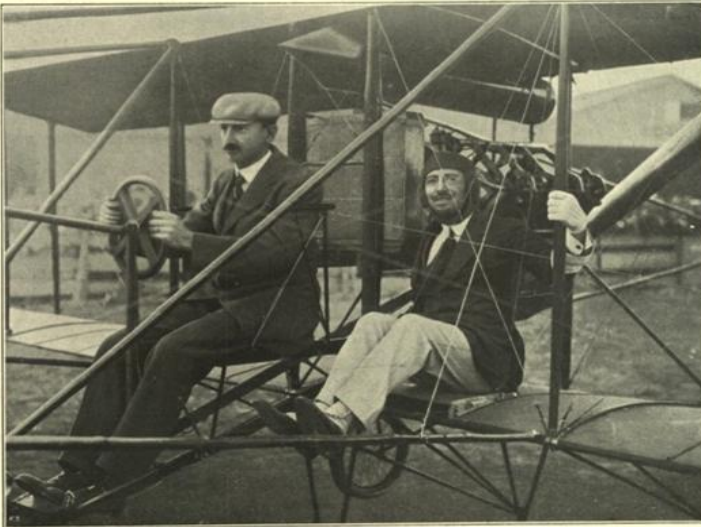
Il primo volo di Gabriele D'Annunzio ha mancato di solennità. Gli corriamo incontro per sentire dalla sua bocca meno palpitante del vento della corsa le prime impressioni nel loro stato di verginità. Egli ce le dice in una vibrazione intensa di tutte le sue corde, in un rapimento di entusiasmo; è semplicemente divino; è al di là di tutti i limiti, è l'amore, è la voluttà; per la mia sensibilità non c'è gioia più straziante; sì, sì, è la voluttà.

- Ma, poeta, - gli osserviamo, - non fu una voluttà ampia, fu una voluttà crudemente spezzata, nel momento in cui sbocciava il suo fiore purpureo. Immaginate un marito, che sopraggiunga prima che la vostra gioia sia piena.

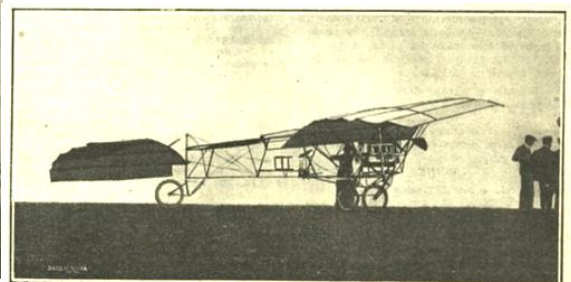
Siccome questa situazione non deve essere gradevole, Calderara si risolve a pigliar D'Annunzio nel suo «Wright», e portarlo in un vero volo, nell'ombra violacea del crepuscolo. E' un lungo volo, di tre o quattro giri, che dura una diecina di minuti. Le tenebre sono calate sulla campagna. I voli del «Wright» si intrecciano con i voli di

Blériot, che è uscito per assistere alla consumazione delle nozze di D'Annunzio con l'aria.

Con questo allegro finale d'operetta si chiude la settimana di prove internazionali di Brescia.

Nota: I due articoli sono stati trascritti integri degli errori e delle "licenze giornalistiche" del 1909 (es. areoplano, areodromo…)

Gabriele d'Annunzio sul *Curtiss* di Glenn Curtiss prima del volo

Calderara e Savoja predispongono il biplano *Wright* per il volo di Calderara con d'Annunzio

L'aerocurvo *Miller*, di Leonetto Da Zara

Francesco Vizioli 13/9/2021

UN VOLO
NEL
TEMPO
Settembre 1909
BRESCIA
MONTICHIARI
FRANCESCO VIZIOLI

Un giro per l'aerodromo e in volo
con
FRANCESCO VIZIOLI
FRANCESCO VIZIOLI

LA TRIBUNA illustrata

ABBONAMENTI

Le inserzioni a pagamento

Roma - Domenica 19 settembre 1909

Il primo circuito aereo italiano a Brescia - Una gara di aviazione

FRANCESCO VIZIOLI

Montichiari, 9-20 Settembre 1909
da brughiera ad aerodromo internazionale

I° CIRCVITO AEREO
INTERNAZIONALE
DI BRESCIA - 1909

FRANCESCO VIZIOLI

L'ingresso al Circuito aereo

Il pubblico al Restaurant Carminati

FRANCESCO VIZIOLI

A.V.I.S
CAGNO
A.V.I.S
GLI HANGAR

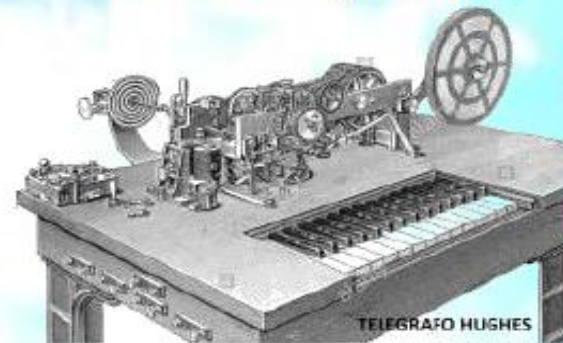
**PADIGLIONE DEI GIUDICI DI GARA
E ALBERATURA DEI SEGNALI**

FRANCESCO VIZIOLI

SALA STAMPA

Presenti i cronisti di molte nazioni

UFFICIO TELEGRAFICO

Da dove i giornalisti inviano alle redazioni brevi resoconti sugli eventi del giorno a mezzo:

2 Hughes

3 Morse

La sera, da Brescia, comodamente in albergo, i cronisti dettano per telefono il resoconto completo alle loro redazioni

SPETTATORI ILLUSTRI
VITTORIO EMANUELE III, RE D'ITALIA

Il Re al Circuito aereo di Brescia visita gli aeroplani dei concorrenti. (Fot. Varischi e

FRANCESCO VIZIOLI

IL 3 SETTEMBRE IL RE VISITA L'AERODROMO IN ALLESTIMENTO. IL RE SI TROVA NEL VENETO PER ASSISTERE ALLE GRANDI MANOVRE DELL'ESERCITO. SARA' PRESENTE ANCHE L'ULTIMO GIORNO, 20 SETTEMBRE

GUGLIELMO MARCONI

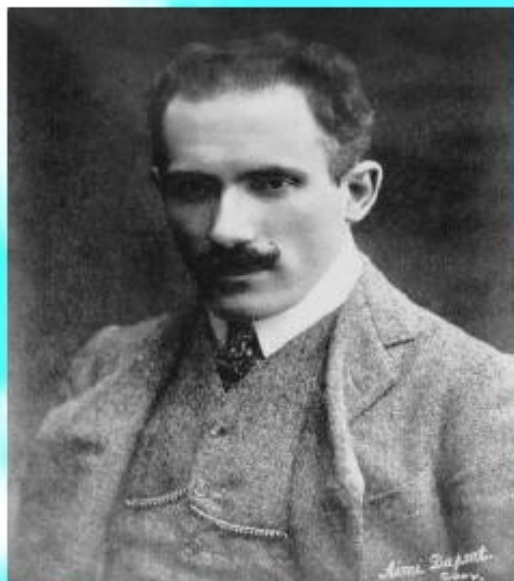
Nel 1895, preparò il primo trasmettitore (e ricevitore) radiotelegrafico

La notte del 14 aprile del 1912, il transatlantico britannico Titanic colpisce un iceberg e affonda: Dei 2224 passeggeri muoiono subito circa 1500, dei 2224 . Il transatlantico Carpathia, ne salva 700 grazie al telegrafo senza fili. Nel 1912 la maggior parte delle navi passeggeri avevano a bordo; gli operatori erano chiamati "marconisti", usavano il linguaggio del codice Morse.

FRANCESCO VIZIOLI

GIACOMO PUCCINI

(a.51 – 1858/1924)

(compositore, uno dei maggiori operisti di tutti i tempi: La bohème, Madama Butterfly, La fanciulla del West, Tosca ecc..). Dalla sua villa a Torre del Lago, Vireggio, l'11 settembre è nelle tribune a Montichiari con il figlio Antonio.

ARTURO TOSCANINI

(a.42 – 1867/1957)

Uno dei più grandi direttori d'orchestra di tutti i tempi, uno dei più autorevoli interpreti di Verdi, Beethoven, Brahms e Wagner.

FRANCESCO VIZIOLI

FILIPPO TOMMASO MARINETTI

(a.33 - 1876/1944)

Già noto al pubblico di Montichiari per la pubblicazione di pochi mesi prima su Le Figaro del manifesto di fondazione del *futurismo*. La sua presenza, defilata,è però del tutto ignorata, anche dall'amico d'Annunzio tutto intento ad "apparire"; sarà menzionata di sfuggita dalle cronache.

FRANCESCO VIZIOLI

FRANZ KAFKA

(a.26 - 1883/1924)

nel suo articolo <u>«Gli aeroplani a Brescia»,</u> pubblicato il 29 settembre 1909 sul giornale di Praga «Bohemia», descrive una delle tappe più affascinanti del suo viaggio per l'Italia settentrionale in compagnia di Max e Otto. L'11 settembre, dopo una pessima nottata in un hotel sudicio di Brescia, i tre amici si trovano sul campo d'aviazione di Montichiari Oltre che sui cieli, Kafka si concentra sulle personalità che lo circondano: nobildonne, giornalisti, uomini di cultura.

Nr. 269. Morgen-Ausgabe. 82. Jahrgang.

BOHEMIA

Prag, Mittwoch, 29. September 1909.

Die Aeroplane in Brescia.

Von Franz Kafka (Prag).

FRANCESCO VIZIOLI

I PILOTI A MONTICHIARI

Pilota	Nazione	Aereo	Motore
Mario Cobianchi	Italia	Biplano "Cobianchi"	"Miller" 100 C.V.
Mario Faccioli	Italia	Triplano "Faccioli"	"S.P.A." 25 C.V.
Mario Calderara	Italia	Biplano "Wright-Ariel"	"Rebus" 30 C.V.
Umberto Cagno	Italia	Biplano "Avis"	"Italia" 60 C.V.
Alessandro Anzani	Italia	Biplano "Avis"	"Anzani" 35 C.V.
Glenn Curtiss	USA	Biplano "Curtiss"	"Curtiss" 35 C.V.
Guido Moncher	Italia	Biplano "Moncher"	"Rebus" 30 C.V.
Louis Blériot	Francia	Monoplano "Blériot" " biposto "Blériot"	"Anzani" 25 C.V. "Anzani" 35 C.V.
Alfred Leblanc	Francia	Monoplano "Blériot"	"Anzani" 25 C.V.
Henri Rougier	Francia	Biplano "Voisin"	E.N.V. 40 C.V.
Leonino Da Zara	Italia	Monoplano "Miller"	"Miller" 30 C.V.
E. De La Vaulx	Francia	Dirigibile "Zodiac III"	"Ballot" 35 C.V.

FRANCESCO VIZIOLI

Tenente Mario CALDERARA (Verona, 1879-1944)

su biplano “Wright-Ariel”

Record di altezza: m.200
Premio di Lire 5.000

Record dei 20 km. in 21’43”
su velivolo e motore italiani
Premio Corriere della Sera
di Lire 5.000

Con a bordo il Ten. Savoja
in volo per 9 Km. in 12’08”
Premio per “Trasporto Passeggeri” di Lire 3.000

Premio Oldofredi (nazionale)
in volo per 1 Km. in 1,15”
Di Lire 3.000

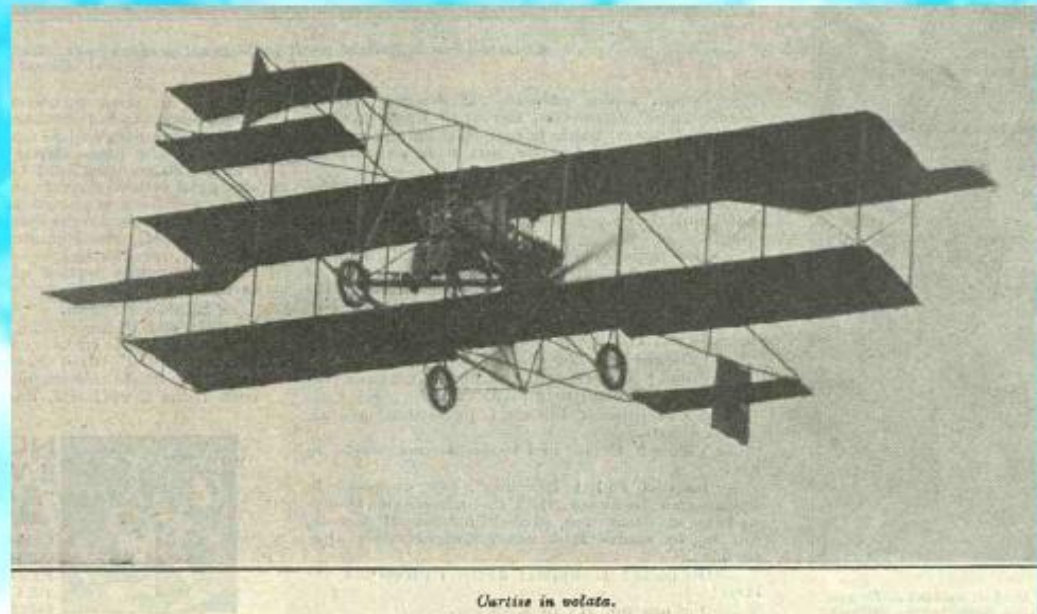
FRANCESCO VIZIOLI

Glenn CURTISS

(USA,1878-1930)

su biplano “Curtiss”

Primo classificato nei 50 Km. (3 giri) con 49’24”
“Gran Premio della città di Brescia” di Lire 30.000

Premio dello “Slancio”
in 8”
di Lire 3.000

Curtiss in volata.

FRANCESCO VIZIOLI

GABRIELE D'ANNUNZIO (1863/1938)

IL SUO PRIMO VOLO

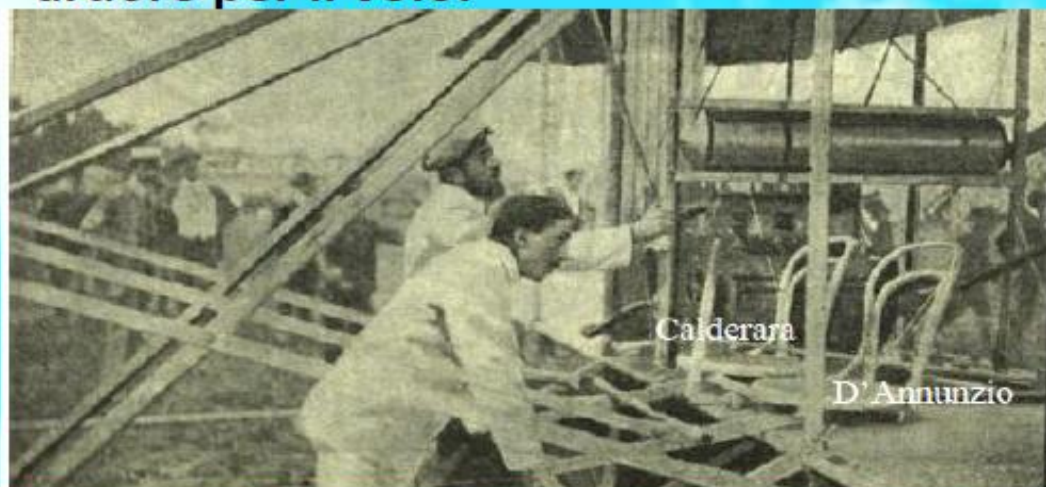
Il 10 settembre "..è arrivato da Marina di Pisa in automobile, ma si direbbe piombato qui per le vie aeree tanto la sua elegante persona è monda da ogni traccia di polvere o di fango. Egli visita gli aeroplani a domicilio, uno per uno, cerca qualcuno che lo porti in alto nel cielo".

d'Annunzio e la signora Blèriot

Curtis invita d'Annunzio sul suo aeroplano

FRANCESCO VIZIOLI

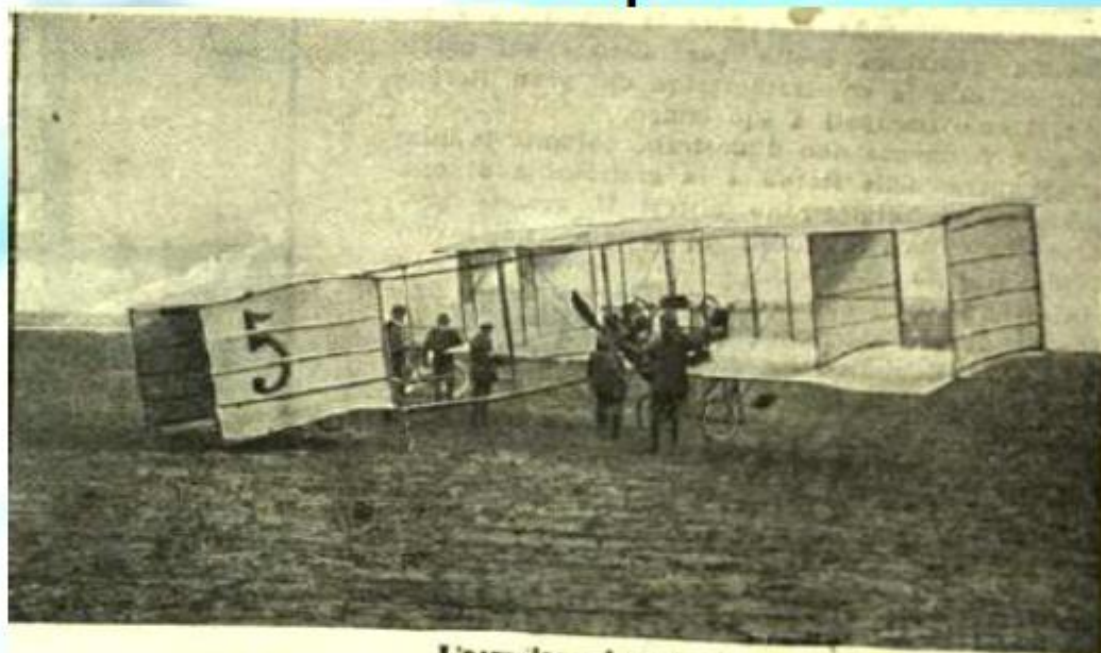
Il 12 settembre Glenn Curtiss, a competizione terminata, cede alla insistenza di Gabriele d'Annunzio facendolo salire sul proprio aeroplano "*Curtiss*" per un breve volo. All'aeroplano i meccanici aggiungono una canna di bambù per sorreggere le gambe del Vate. Il risultato è che avrebbe volato in una posizione alquanto scomoda. Per il troppo peso l'aereo non prende quota

Il 12 settembre, nel tardo pomeriggio, a competizione terminata, il Ten. Calderara invita Gabriele d'Annunzio per un volo di pochi minuto: una straordinaria "tragicomica" esperienza che non fiacca il suo ardore per il volo.

Calderara e il Ten.Pil. Umberto Savoja preparano il biplano Wright per il volo con d'Annunzio

Mesi dopo questa "ascesa al cielo" il Vate inizia una serie di conferenze in noti teatri sul "Dominio dei cieli" definite, in sintesi, dalla stampa e dal pubblico, puro lirismo, noiose e inconcludenti.

FRANCESCO VIZIOLI

ALESSANDRO ANZANI (1877-1956)

su biplano **"AVIS"**

Anzani è stato ideatore e costruttore del motore a 5 cilindri, 1600 giri/min adottato da Louis Blériot nel primo sorvolo della Manica il 25 luglio 1909 con un velivolo "più pesante dell'aria"

FRANCESCO VIZIOLI

LOUIS BLÉRIOT (Cambrai 1872 - Parigi 1936)

Su monoplano "Blériot" e biposto "Blériot"

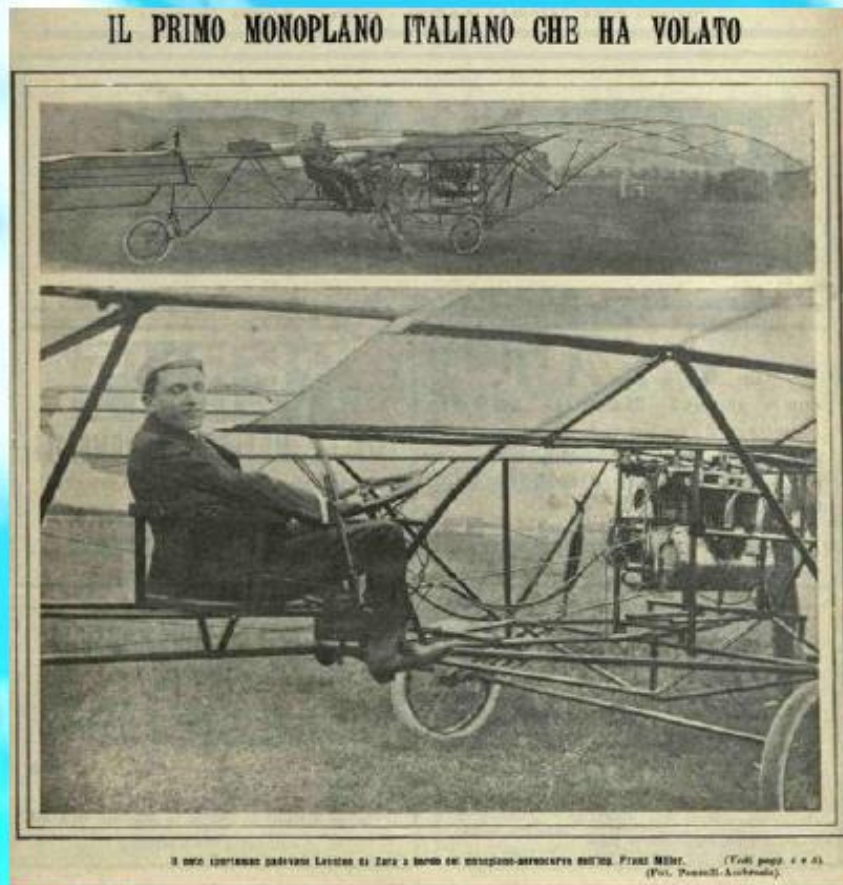
Pioniere delle costruzioni aviatorie. Il 25 luglio 1909 varcò per primo la Manica con un velivolo di sua costruzione azionato da motore Anzani. Si dedicò poi all'industria delle costruzioni aeronautiche. Nel 1929, ventennale del famoso volo, riattraversò la Manica con lo stesso velivolo del 1909.

FRANCESCO VIZIOLI

LEONINO DA ZARA

(Padova, 1888 – Roma, 1958)

Su monoplano Aerocurvo Ponchielli-Miller

Leonino da Zara.

Il 15 Novembre 1909 inaugura il primo aeroporto civile d'Italia da lui costruito su terreni di sua proprietà in frazione Ronchi (da allora ribattezzata Ronchi del Volo), Casalserugo (Padova): prato, pista, hangar di legno e mattoni dipinti in azzurro per il ricovero dei velivoli.

FRANCESCO VIZIOLI

HENRI ROUGIER

(Marsiglia, 1876-1956)

su biplano "Voisin"

Record mondiale di altezza: m.198
"Premio Internazionale di Altezza" di Lire 5.000

Rougier (vincitore del premio Modigliani per l'altezza) accanto al suo motore.
(Fot. [illegible])

ROUGIER e il suo aeroplano Voisin.

FRANCESCO VIZIOLI

. . . E DIRE CHE

APPENA UN ANNO PRIMA, A MAGGIO 1908, IL PIONIERE DEL VOLO LEON DELAGRANGE ERA CON IL SUO AEROPLANO VOISIN IN PIAZZA D'ARMI AI PARIOLI DI ROMA PER MOSTRARE LE CAPACITA' DEL NUOVO MEZZO, ALLA PRESENZA DEI REGNANTI E DI UN FOLTO PUBBLICO PAGANTE.

DOPO DIVERSI TENTATIVI RIUSCI' AD ALZARSI AD UN METRO DA TERRA VOLANDO PER UN KM.

. . .UN OCCASIONE PER IL POETA TRILUSSA

'Sto fresco c'è vienuto da la Francia,
pe' buggiarà li sòrdi a noi romani;
diceva de volà com'un ucello,
invece zompettava er sartarello.
C'è ita a Piazza d'Armi tanta gente,
pe' vède un volo e nun ha visto gnente!
Volava Delagrange, senza boria,
più arto d'una pianta de cicoria.

L'AVIATORE ITALIANO del 17 settembre 1909

. . .riunioni dello sport che ci avvicinano . . . al miraggio della pace universale

Tale e tanta è la preoccupazione dei Governi delle nazioni più progredite, a cui sta gelosamente a cuore la difesa del patrio suolo, per le ultime vittorie dell'aereoplano, che già si pensa a costruire vere flotte di uccelli meccanici allo scopo di affermare il principio militare in un nuovo genere di armamento, quello aereo. Così colla flotta sul mare, coll'esercito in terra e cogli aereoplani nell'aria, tre dei quattro elementi saranno conquistati dall'invadente spirito militaristico.

Per fortuna però, l'umanità, da tanta eccessiva premura di tutto utilizzare in pro' della guerra, non fa che allontanare vieppiù il pericolo di un eccidio micidiale che apporterebbe lo sterminio fra i popoli.

Salutiamo adunque con entusiasmo queste proficue riunioni dello sport, le quali coi loro risultati ci avvicinano sempre più al miraggio, ritenuto irraggiungibile come il sogno di menti fantastiche, della pace universale.

EDGARDO LONGONI.

FRANCESCO VIZIOLI